VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 153)
z dnia 11 czerwca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 153)

11 czerwca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pana Sławomira Nowaka informacji na temat medialnych doniesień dotyczących jego układów z biznesmenami zarabiającymi na kontraktach z państwowymi firmami i doradzającymi PO oraz na temat działalności resortu w czasie ewentualnej kontroli funkcjonowania tej instytucji przez Centralne Biuro Antykorupcyjne.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu oraz **Mikołaj Karpiński** zastępca dyrektora Biura Ministra w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji, które zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na wniosek grupy posłów. Porządek dzienny przewiduje przedstawienie przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, pana Sławomira Nowaka, informacji na temat medialnych doniesień dotyczących jego układów z biznesmenami zarabiającymi na kontraktach z państwowymi firmami i doradzającymi PO oraz na temat działania resortu w czasie ewentualnej kontroli funkcjonowania tej instytucji przez Centralne Biuro Antykorupcyjne. Taka tematyka została zawarta w piśmie skierowanym na ręce przewodniczącego Komisji w dniu 10 maja br.

Witam pana ministra Macieja Jankowskiego. Witam panie i panów posłów. Witam naszych gości. Witam również media.

Rozumiem, że do porządku obrad nie ma uwag ze strony pań i panów posłów. Nie ma uwag; bardzo za to dziękuję.

To jest druga próba zwołania posiedzenia Komisji w tym trybie. Pierwszy wniosek trafił do moich rąk w dniu 8 maja tego roku. Jego autorzy również zwracali się do przewodniczącego o to, aby zwołać posiedzenie Komisji. Moja odpowiedź, wysłana na ręce pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka w dniu następnym, czyli w dniu 9 maja br., była następująca, oczywiście, będę cytować tylko sentencję.

„Zgodnie z ekspertyzą Biura Analiz Sejmowych z dnia 23 maja 2013 roku, autorstwa Wojciecha Odrowąża-Sypniewskiego, wniosek, który dotyczy zagadnienia nie mieszczącego się w przedmiotowym zakresie działania komisji, mimo spełnienia pozostałych warunków, nie jest prawidłowym wnioskiem w rozumieniu art. 152 ust. 2. Niespełnienie przez wnioskodawców któregokolwiek z warunków prowadzi do wadliwości formalnej wniosku, a tym samym nie aktualizuje obowiązku przewodniczącego do zwołania posiedzenia komisji”.

Na podstawie pisma z 8 maja br. odmówiłem zwołania posiedzenia Komisji stwierdzając, że uzasadnienie wniosku nie zapewnia właściwego dla Komisji Infrastruktury przebiegu obrad Komisji. Nie mówi bowiem o merytorycznej zawartości, tylko o faktach medialnych czy też o działaniach służb. Myślę, że nie od tego jest nasza Komisja.

Grupa posłów złożyła 10 maja br. powtórny wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji. Wniosek został uzupełniony o kwestie dotyczące przedmiotowego zakresu działań Komisji, jak również obszarów, którymi zajmuje się minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dlatego też, na podstawie tego wniosku zostało zwołane w tej sprawie dzisiejsze posiedzenie Komisji, zgodnie z przyjętym przez państwa porządkiem.

W dniu dzisiejszym, czyli 11 czerwca br., wpłynęło do mnie pismo ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, pana Sławomira Nowaka. Rozumiem, że państwo otrzymaliście kopię tego pisma? Nie? W takim razie je odczytam.

„W związku ze skierowanym do mnie pismem z dnia 17 maja 2013 r., zawierającym prośbę o udzielenie przeze mnie, podczas najbliższego posiedzenia Komisji Infrastruktury, zgodnie z wnioskiem grupy posłów, informacji w sprawie publikacji tygodnika „Wprost" oraz kontroli prowadzonej w kierowanym przeze mnie resorcie przez Centralne Biuro Antykorupcyjne, uprzejmie informuję, że publikacje prasowe, jak też prowadzona kontrola, pozostają bez wpływu na prace Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Rozumiejąc troskę posłów – członków Komisji Infrastruktury – o prawidłowe funkcjonowanie kierowanego przeze mnie resortu uprzejmie wyjaśniam, iż dotyczące mojej osoby supozycje zawarte w publikacjach tygodnika „Wprost" są nieprawdziwe. Jednocześnie informuję, iż w związku z treścią ww. publikacji, które naruszają moje dobre imię, podjąłem stosowne kroki prawne.

Mając na względzie zakres prac Komisji Infrastruktury zasadne jest umożliwienie posłom zapoznanie się z aktualną sytuacją i pracami Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w związku z powyższym Pan Minister Maciej Jankowski – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, będzie pozostawał do dyspozycji posłów – członków Komisji Infrastruktury – podczas jej najbliższego posiedzenia.

Ze swej strony zapewniam, że podobnie jak posłowie – członkowie Komisji Infrastruktury – oczekuję, że publikacje tygodnika Wprost" odnoszące się do mojej osoby, zostaną jak najpilniej zbadane i wszechstronnie wyjaśnione przez uprawnione organy Państwa". Tu następuje podpis pana ministra.

Jednocześnie informuję panie i panów posłów, że w dniu dzisiejszym na moje ręce wpłynęło pismo pana ministra Sławomira Nowaka, w którym zgodnie z art. 153 ust. 1 regulaminu Sejmu, upoważnia pana Macieja Jankowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, do wzięcia udziału w posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które odbywa się w tej chwili.

Zgodnie z trybem, jaki jest przynależny dla realizacji regulaminowych zapisów art. 152 ust. 2 przekazuję głos panu przewodniczącemu Andrzejowi Adamczykowi w celu uzasadnienia wniosku. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Zanim przejdę do uzasadnienia. Przede wszystkim należałoby dzisiaj zadać pytanie, czego boi się minister Nowak? Albo inne pytanie – dlaczego minister Nowak lekceważy Wysoką Izbę? Jednak nie ono jest najbardziej zasadne. W pierwszej kolejności należy szukać odpowiedzi na pytanie – dlaczego minister Sławomir Nowak kpi sobie z Wysokiej Izby? Dlaczego nie wypełnia swoich konstytucyjnych obowiązków?

Przypomnę, że jednym z konstytucyjnych obowiązków ministra jest obecność na każde wezwanie Sejmu. Jak powiedział pan przewodniczący Zbigniew Rynasiewicz, dwukrotnie składaliśmy wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji i rozmowę na posiedzeniu Komisji, zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, czyli w trybie nadzwyczajnym. Składaliśmy wniosek o debatę i dyskusję z ministrem właściwym do spraw transportu na temat funkcjonowania resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej.

Pan minister Sławomir Nowak, co jest skandalem niebywałym, tak zapomniał się w swoich przepychankach, bojach i walce z mediami, że jeszcze dzisiaj w pismach kiero-

wanych do Komisji epatuje nas kolejnymi swoimi nadziejami i oczekiwaniami dotyczącymi jednego z tygodników, a dokładnie chodzi o tygodnik „Wprost”. Ze zdumieniem odbieram tekst, który został odczytany przez pana przewodniczącego. Mam nadzieję, że panie i panowie posłowie, bez względu na przynależność klubową, w sposób podobny traktujecie czy odnosicie się do tego, co, w jakim zakresie i z jakim uzasadnieniem przesyła do wiadomości członków Komisji minister Sławomir Nowak.

Dzisiaj należałoby zadać sobie pytanie – czy kpina z Sejmu może być przez Sejm akceptowana? Czy panie i panowie posłowie pozwolą sobie na wzięcie udziału w przedstawieniu, którego reżyserem jest Sławomir Nowak. Bo jawi się on, jako reżyser żałosnego przedstawienia. To minister Sławomir Nowak zechce nam układać i proponować przebieg posiedzenia Komisji. To minister Sławomir Nowak wobec skandalicznej sytuacji, która się wytwarza wokół resortu, a szczególnie wokół jego kierownika, czyli ministra Nowaka, stara się nam narzucać tematykę posiedzenia i wysyła – przepraszam – upoważnia jednego z wiceministrów do reprezentowania siebie.

Myślę, że minister Sławomir Nowak w sposób niewłaściwy ocenia posłów. Być może jego wyobrażenie, być może jego świadomość funkcjonowania w Sejmie każe mu uważać, że posłowie zniżą się tylko i wyłącznie do taniej debaty, taniej retoryki. Jestem przekonany, że koleżanki i kolegów posłów nie interesuje kwestia związana z hobby kolekcjonerskim pana ministra. To czy zbiera on zegarki, o jakiej wartości i w jakiej liczbie, to jest problem samego ministra.

Problemem tego ministra jest to, że powinien wyjaśnić – dlaczego nie zamieścił odpowiednich zapisów w oświadczeniu majątkowym? Jego problemem jest to, z kim przebywa, z kim się bawi i w jakich lokalach. Ale problemem, który powinien być tutaj wyjaśniony, są zależności pomiędzy prywatnym podmiotem, z którym jak donoszą media, łączą go zażyłe kontakty, a zleceniami, które wykonują jednostki podległe ministrowi transportu. To już jest problem. Ale problem ten rozstrzygną właściwe służby, o czym powiedział pan premier Donald Tusk informując, że właściwe służby rozpoczną kontrolę resortu. Wówczas stwierdziliśmy, że niezbędne jest zwołanie posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury. Celem tego posiedzenia będzie wyjaśnienie, jak funkcjonuje resort i na ile minister właściwy do spraw transportu wykonuje swoje konstytucyjne obowiązki?

To przecież nie jest już tylko jedna kontrola, ale dwie kontrole. Bo jedna dotyczy Sławomira Nowaka, a druga dotyczy Tadeusza Jarmuziewicza, urlopowanego wiceministra. Nasuwa się pytanie, kto dzisiaj odpowiada za realizację zadań postawionych przed resortem transportu i ministrem kierującym tym resortem?

Mam wiedzę i mamy informacje o tym, że pan minister Maciej Jankowski został obarczony czasowo obowiązkiem nadzoru nad obszarem, który do tej pory nadzorował pan minister Jarmuziewicz.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Maciej Jankowski:

Nie całkiem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Też nie całkiem, ale z drugiej strony, na ostatnim posiedzeniu Sejmu pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz stwierdziła, że jest upoważniona do nadzorowania spraw transportu drogowego.

Proszę państwa. W takim chaosie, w takim zamieszaniu funkcjonuje dzisiaj resort, który kontroluje inwestycje warte dziesiątek miliardów złotych. Skandalem niebywałym jest to, że osoba odpowiedzialna za kontrolę przedsięwzięć, za nadzór nad przedsięwzięciami inwestycyjnymi, dzisiaj stwierdza, że nie stawi się przed Wysoką Izbą. Bo co? Bo panu ministrowi nie podoba się to, że posłowie chcą zapytać i chcą się upewnić, że resort pracuje i będzie pracować właściwie? Czego boi się minister Nowak?

Pan minister Nowak na swoje życzenie sam zagęszcza atmosferę wokół siebie. Nie staje się ona niepewna. Ona staje się niejasna. Można dzisiaj wyraźnie postawić tezę – minister Nowak wyraźnie czegoś się boi. Jeżeli się boi, to jest pewne, że będzie się przede wszystkim zajmował tym, co dotyczy jego osoby, a nie tym, co dotyczy resortu transportu, nie zadaniami, jakie zostały postawione przed resortem.

Dzisiaj pan minister Sławomir Nowak pozwala sobie w jednym z programów telewizyjnych stwierdzić, że nie byłby w stanie udzielić żadnej odpowiedzi w sprawie, w związku z którą został wezwany przed Komisję Infrastruktury, ze względów na toczące się postępowanie. Nie wiem, na ile przekaz jest rzetelny, podaję za Polską Agencją Prasową, że minister Nowak tak mówił w TVP INFO. Tym samym minister Sławomir Nowak się kompromituje. Kompromituje się już nie średnio, nie na dużą skalę, ale kompromituje się całkowicie. Minister Sławomir Nowak powinien wiedzieć, że we wniosku kierowanym do przewodniczącego, w którym zostałem uznany za reprezentanta grupy posłów, formułujemy oczekiwania co do odpowiedzi na następujące pytania:

– jak w czasie niewykluczonej kontroli Centralnego Biura Antykorupcyjnego będzie wyglądać praca resortu transportu?

– czy minister przygotowuje ministerstwo na taką ewentualność? Jak wpłynie to na realizację zadań resortu, w tym inwestycji drogowych i kolejowych?

I co – pan minister Nowak nam nie odpowie, jak w tej sytuacji będą realizowane inwestycje drogowe, jak będę realizowane zadania z zakresu kolejnictwa? Chodzi o inwestycje, ale także o zadania z zakresu organizacji transportu kolejowego. To znaczy, że nie jest w stanie udzielić nam odpowiedzi na żadne z tych pytań. Jakie będzie znaczenie decyzji pana ministra podejmowanych w okresie ewentualnej kontroli?

Jeszcze raz powtarzam: szanowni państwo, to skandal niebywały. Myślę, że każda z pań posłanek, każdy z panów posłów, powinien sobie odpowiedzieć na pytanie – czy Wysoka Izba zasługuje na takie traktowanie? Czy posłowie polskiego parlamentu pozwolą sobie, aby minister konstytucyjny w ten sposób traktował oczekiwania posłów?

Jeszcze raz powtarzam: we wniosku przesłanym przewodniczącemu sejmowej Komisji Infrastruktury ani słowem nie wspomnieliśmy o tym, że chcemy usłyszeć o kolekcjonerskim hobby ministra czy o innych kwestiach, które były przedmiotem publikacji prasowych.

Szanowni państwo. Dzisiaj, tak jak powiedziałem, realizowane są, czy powinny być realizowane, inwestycje infrastrukturalne o wartości wielu miliardów złotych. Dzisiaj rzeczywistość jest taka – o to miałem nadzieję przede wszystkim zapytać ministra Nowaka – że na wielu odcinkach budowanych autostrad nic się nie dzieje, życie zamarło. Dzisiaj minister transportu posuwa się do kolejnych pijarowych przedsięwzięć, a takim pijarowym przedsięwzięciem jest kolejny, już piąty załącznik do rządowego programu budowy dróg krajowych i autostrad. W załączniku tym znalazły się kolejne obietnice, kolejne zapewnienia, kolejne *eventy*, które przede wszystkim mają przedstawiać ministra transportu jako tego, który jest Kazimierzem Odnowicielem , czy Kazimierzem Wielkim. Sławomir Nowak, niestety, do tego nie dorósł.

Nie chciałbym być bardzo złośliwy, bo szukałbym innych odniesień do innych panujących i do tych imion, które byłyby najbardziej adekwatne do tego, co robi pan Sławomir Nowak. Nie chciałbym go porównywać z królem Midasem, ale jestem tego bardzo blisko.

Bo kiedy z jednej strony mówi się o tym, że rząd przyjmuje nowe rozporządzenie, to nie słyszymy – co rząd robi, co robi minister. To jest największy problem: kiedy zostaną zakończone odcinki budowanych autostrad czy dróg ekspresowych, które powinny być oddane do użytkowania już przed dwoma laty? Mało tego, nie słyszymy co z odcinkami autostrad i dróg ekspresowych, które zostały dopuszczone do ruchu na zasadzie tak zwanej przejezdności. Czy resort transportu będzie zamykał te drogi, czy też nie?

Wreszcie chciałoby się zapytać, czy minister Sławomir Nowak na posiedzeniu Komisji Infrastruktury był absolutnie nieświadomy tego, jak wygląda organizacja ruchu na odcinkach autostrady między Świetlanami a Gorzyczkami, czy oszukiwał i okłamywał Wysoką Izbę? Minister Sławomir Nowak, świadomie czy nieświadomie, wprowadził w błąd Wysoką Izbę twierdząc, że ruch odbywa się normalnie na odcinku autostrady A1 pomiędzy Świetlanami a Gorzyczkami na granicy Polski z Czechami na wysokości Ostrawy, za wyjątkiem wiaduktu 232, czyli słynnego mostu długości czterystu metrów oraz na węźle autostrady A4 na wysokości Gliwic. Pan minister Sławomir Nowak albo nie był na budowie, albo kłamie. Miałem nadzieję, że pan minister dzisiaj to wyjaśni.

Byłem na tej budowie i na tej autostradzie wraz z innym posłem, spotykałem się z samorządowcami. Chciałem zapytać pana ministra i mam nadzieję, że usłyszymy

odpowiedź – co jest w stanie zaproponować zrozpaczonemu samorządowi? Jak wyjaśni, że samochody ciężarowe objeżdżają ten odcinek autostrady innym odcinkiem o długości dwudziestu kilometrów, a samochody osobowe odcinkiem dziesięciokilometrowym? Minister transportu naraził na wstyd i pośmiewisko wszystkich tych, którzy zajmują się budową dróg w Polsce, a jest to cała rzesza uczciwych inżynierów, cała rzesza uczciwych budowniczych polskich dróg.

Mają po prostu nieszczęście, że inwestycje zarządzane są przez takich ludzi, jak Sławomir Nowak i Lech Witecki, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. To są ludzie, którzy potrafią mówić i wmawiać dziennikarzom, a za ich pośrednictwem społeczeństwu, że chociażby taka inwestycja, jak most autostradowy na A1, za dwa miesiące zostanie zrealizowana. To oni z jednej strony mówią, że inwestycje realizują podwykonawcy, a z drugiej strony rozsyłają zapytania ofertowe do dużych przedsiębiorstw, czy są zainteresowane dokończeniem budowy, w jakim czasie są w stanie to zrobić i za jaką kwotę. Myślę, że pan minister Jankowski o tym wie. A to zadaje kłam temu, co mówił pan minister transportu, to zadaje kłam temu, co mówią przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Tymczasem na budowie newralgicznego, wstydliwego obiektu mostowego, psa z kulawą nogą nie widać. Tam po prostu nie ma nikogo, panie ministrze, poza dwoma ochroniarzami. To samo dzieje się na odcinku autostrady A1. Już nie mówię o słynnym odcinku tej autostrady, po którym przyjaciel polityczny Sławomira Nowaka jeździł na rowerze, przyjaciel polityczny Cezarego Grabarczyka, który fundował nam porażające *eventy*.

A autostrada A4, panie ministrze? Zapewniacie, że autostrada jest dostępna. Zapewniacie, że nie robicie polityki i budujecie drogi. Chciałem zadać pytanie ministrowi transportu Nowakowi – czy był na odcinku budowanej autostrady A4 powyżej Tarnowa w kierunku Rzeszowa? Ja tam byłem, a pan minister Nowak nie był. Pan minister Nowak zajmuje się *eventami*. Pan minister Nowak zajmuje się wojną z mediami. Pan minister Nowak odwraca się tyłem i wypina, chciałoby się rzec, odpowiednią część ciała na polski parlament. Pan minister Nowak posiłkuje się tylko i wyłącznie swoimi współpracownikami. Chciałoby się rzec – rodziny i cywile przed czołgi.

Panie ministrze, nie można tchórzyć. Mam nadzieję, że Sławomir Nowak mimo wszystko śledzi posiedzenie Komisji za pomocą Internetu. Tak się po prostu nie robi. To wstyd i hańba, której dopuszcza się konstytucyjny minister rządu.

Panie ministrze, zwracam się do pana ministra Jankowskiego, bo damy już spokój panu ministrowi Nowakowi. Myślę, że wszystko, co miało być dzisiaj powiedziane na jego temat, zostało powiedziane.

Wobec tego, że pan minister Jankowski jest obecny na naszym posiedzeniu Komisji, nie będziemy go zrywali. Nie spotkaliśmy się dzisiaj po to, żeby tylko i wyłącznie stawiać w trudnej sytuacji ministra Nowaka. On by po prostu tego chciał, on by sobie tego życzył, on chciałby zostać męczennikiem tego Sejmu. Tak nie będzie.

Pierwsze pytanie, panie ministrze, bo taki jest cel dzisiejszego posiedzenia – jak dzisiaj funkcjonuje resort infrastruktury, przepraszam, transportu? Kto i za co w tym resorcie odpowiada? Pokazuję państwu dostępny w Internecie schemat organizacyjny Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Według schematu w dalszym ciągu Tadeusz Jarmuziewicz odpowiada za transport drogowy, za Departament Lotnictwa, Departament Budżetu, Departament Dróg i Autostrad itd., itd. Za co odpowiada pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz? Jeszcze przed dwoma tygodniami wyraźnie w Sejmie powoływała się na swoją delegację, której udzielił jej minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, szef resortu.

Panie ministrze, kto tak naprawdę i za co w tym resorcie odpowiada? Kto odpowiada za zamrożone środki unijne? Czy środki unijne zamrożone przez Unię Europejską będą dostępne i możliwe do wykorzystania dla realizacji inwestycji drogowych i infrastrukturalnych w naszym kraju?

Panie ministrze. Kto odpowiada za paroprocentowe wykorzystanie środków unijnych? Kto odpowiada za sytuację na odcinku linii kolejowej E30 – bliski naszej koleżance-posłance i mnie także – między Katowicami a Krakowem? Kto odpowiada za kompromitację w realizacji inwestycji kolejowych? Podam przykład, pociąg InterRegio odcinek

między Krakowem a Katowicami pokonuje w 3 godziny i 20 minut, natomiast rejsowy autobus w 1 godzinę i 8 minut. Przypomnę – aglomeracja Krakowa, to półtora miliona mieszkańców, a aglomeracja śląska – trzy i pół miliona mieszkańców. Przewidziane na tę linię środki inwestycyjne, to 1600 mln zł, w tym 85% to środki Unii Europejskiej. Zaangażowanie rzeczowe wynosi poniżej 20% całego zakresu robót. Rozliczenie środków inwestycyjnych – koniec 2015 roku.

Panie ministrze, kto odpowiada za zmarnowane środki europejskie? Kto odpowie za wyrzucone w błoto miliardy złotych? Który z ministrów? Czy pan nam dzisiaj będzie to tłumaczył i weźmie na siebie odpowiedzialność?

Panie ministrze, kiedy wreszcie resort transportu skończy taki chocholi taniec? Polega on na tym, że pan minister transportu traktuje między innymi parlamentarzystów, jak osoby do końca nie rozpoznające rzeczywistości i nie potrafiące jej ocenić w sposób normalny. Ostatnio minister Sławomir Nowak powiedział, że będzie rozmawiał z ambasadorem Włoch, miał się wybrać na wycieczkę do ambasady włoskiej. Panie ministrze, czego możemy oczekiwać po takich zapewnieniach i po takich spotkaniach? Co może zrobić ambasador Włoch w sprawie inwestycji autostradowej A1 na wysokości Włocławka? Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie.

Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie – jak dzisiaj realizowane są odcinki autostrady, które zostały dopuszczone do ruchu w trybie tak zwanej przejezdności? Które z nich zostały oddane do użytkowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego? Mam na myśli pierwotne brzmienie ustawy. Myślę, że się rozumiemy. Kiedy zostanie podpisany protokół dopuszczenia do użytkowania tych odcinków autostrad? Jeżeli nie – to kiedy będziecie zamykali te odcinki autostrad? Przecież prawo wyraźnie mówi o czasowym dopuszczeniu do użytkowania. Który z odcinków autostrad zostanie z powrotem zamknięty?

Myślę, że w czasie dyskusji i w czasie dzisiejszej debaty padną jeszcze inne pytania. Mam nadzieję, że przynajmniej na części z nich uzyskamy odpowiedzi, na które dzisiaj czekamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że uzasadnienie wniosku zostało przedstawione. Chciałbym tylko powiedzieć, że opinie prawne dotyczące sposobu zwołania i przebiegu posiedzenia Komisji, która odbywa się zgodnie z trybem art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, też są w tej kwestii jednoznaczne. Po wystąpieniu pana Andrzeja Adamczyka winien jestem państwu przekazać kilka informacji w tej sprawie.

Przedstawiam państwu opinię prawną pana Andrzeja Sznyta, która dotyczy sposobu zwołania posiedzenia Komisji. „Analiza art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu wskazuje, że warunki formalne odnoszące się do wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji obejmują, po pierwsze, wymóg pisemności, który jest spełniony, wymóg poparcia przewidzianej regulaminowo jednej trzeciej ogólnej liczby członków Komisji, wymóg wskazania określonej sprawy do rozpatrzenia, jako celu zwołanego posiedzenia, a ponadto wymóg, by określona sprawa mieściła się w materii objętej właściwością przedmiotową Komisji”.

Przy pierwszym wniosku grupy posłów o zwołanie posiedzenia Komisji zakwestionowałem druk w związku z punktem 4 załącznika do regulaminu określającego przedmiotowy zakres działania komisji sejmowych, który obowiązuje. Zgodnie z opinią pana Andrzeja Sznyta, w tym miejscu odnoszę się do części kwestionowanej przez pana posła Andrzeja Adamczyka dotyczącej obecności podsekretarza stanu na dzisiejszym posiedzeniu, a nie samego ministra Sławomira Nowaka. Cytuję fragment opinii:

„Wnioskodawcy występujący o zwołanie posiedzenia komisji w trybie art. 152 ust. 2 nie mogą jednak zobowiązać w sensie prawnym przewodniczącego komisji do zaproszenia na posiedzenie komisji określonych osób. Nie jest to bowiem element konstrukcji tej instytucji. Obowiązek przewodniczącego obejmuje określenie daty posiedzenia tak, aby odbyło się ono w terminie 30 dni od złożenia wniosku, oraz konieczność przyjęcia do wiadomości realizacji rozpatrzenia określonej sprawy, jako celu posiedzenia. Inne elementy dotyczące posiedzenia nie są już uprawnieniem wnioskodawcy, by wiążąco żądać

ich realizacji, w tym określać krąg podmiotów do zaproszenia, wezwania, od przewodniczącego komisji. Tu rządzą już ogólne reguły pracy komisji".

Nie ma więc takiego obowiązku. Ogólne zasady pracy Komisji określa art. 153 regulaminu Sejmu, który brzmi w sposób następujący: „Na żądanie prezydium komisji, ministrowie oraz kierownicy naczelnych organów administracji państwowej, a także kierownicy innych urzędów i instytucji państwowych, są obowiązani przedstawiać sprawozdania i udzielać informacji oraz uczestniczyć w posiedzeniach komisji, na których rozpatrywane są sprawy dotyczące zakresu ich działania. W posiedzeniach komisji w sprawach dotyczących opiniowania projektów ustaw co do ich zgodności z prawem Unii Europejskiej uczestniczą przedstawiciele ministerstwa właściwego do spraw członkostwa Rzeczpospolitej Polskiej w Unii Europejskiej".

I to, co najistotniejsze w tej kwestii: „Osoby te mogą upoważnić pisemnie swego przedstawiciela do udziału w posiedzeniu". Takie pisemne upoważnienie przedstawiłem państwu na początku posiedzenia. Z punktu widzenia regulaminowego, formalnego, wszystkie wymogi zostały spełnione. Słusznie pan przewodniczący Andrzej Adamczyk zauważył, że nie ma podstaw do tego, żeby przerywać prace dzisiejszego posiedzenia Komisji, a zatem je kontynuować. Tak jak powiedziałem, wszystkie kwestie formalne są spełnione. Osoba upoważniona przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej jest na sali, uczestniczy w posiedzeniu Komisji i jest gotowa odpowiadać na pytania i uwagi pań i panów posłów.

Natomiast z drugiej strony rozumiem ministra Nowaka. Skoro w uzasadnieniu do wniosku z dnia 10 maja br. wnioskodawcy piszą tak, cytuję: „Zarzuty, jakie stawiają media wobec Pana Sławomira Nowaka, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (materiał tygodnika „Wprost" z 22 kwietnia 2013 r.) dotyczą znajomości z właścicielami spółki Cam Media oraz podejrzeń o możliwości uzyskania przez niego od tej spółki korzyści materialnych (tygodnik „Wprost" pisał o wizytach w kosztownych i ekskluzywnych klubach). Zgodnie z tymi samymi relacjami prasowymi, spółka Cam Media, zajmująca się public relations, zawierała kontrakty również z podmiotami nadzorowanymi przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – PKP oraz Pocztą Polską".

Wobec takich treści jest rzeczą oczywistą, że pytania dotyczyły również zakresu spraw, którymi w chwili obecnej zajmują się odpowiednie służby i zajmuje się prokuratura. Na pytania te pan minister nie mógłby odpowiadać na posiedzeniu Komisji. Prowokowanie takiego sposobu przebiegu posiedzenia, na którym nie rozmawiamy o sprawach czysto merytorycznych przypisanych Komisji Infrastruktury, byłoby sprawą niewłaściwą. Uważam, że postępowanie w tej sprawie jest jak najbardziej logiczne i obecność pana ministra Macieja Jankowskiego na dzisiejszym posiedzeniu Komisji bardzo łatwo jest w ten sposób wytłumaczyć.

Proszę bardzo; kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani poseł…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę to potraktować jako suplement.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Drogą elektroniczną otrzymałem cytat z wypowiedzi pani minister Patrycji Wolińskiej-Bartkiewicz. 22 maja br. pani minister podczas debaty twierdzi w Sejmie, cytuję: „ Zarządzeniem ministra z ubiegłego piątku, to mnie przypadł zaszczyt nadzorowania departamentów w ministerstwie zajmujących się drogami i autostradami oraz nadzór nad Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad". Jeżeli tak jest w rzeczywistości, panie ministrze, jeżeli pan się tymi sprawami nie zajmuje, to pytania kierowane do pana dotyczące

inwestycji drogowych i infrastrukturalnych, zwłaszcza wobec nieobecności na dzisiejszym posiedzeniu przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wobec nieobecności tych, którzy odpowiadają za realizację inwestycji drogowych, może pan minister uznać za kierowane pod złym adresem. Niemniej jednak, proszę pana ministra o odpowiedź na pytania z tego zakresu.

Natomiast, panie przewodniczący, myślę tak: sprawa nieobecności pana ministra Nowaka została jednoznacznie oceniona. Dzisiaj nie dyskutujemy na temat tego, czy zadawane były pytania dotyczące prowadzonego postępowania czy też nie. Wówczas minister Sławomir Nowak mógłby powiedzieć wyraźnie: toczy się postępowanie i na pytania od punktu A do punktu X nie odpowiadam. To jest naturalne. Natomiast mielibyśmy okazję usłyszeć odpowiedzi na pytania, które tak naprawdę nas nurtują. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałem jedynie wyjaśnić kwestie czysto regulaminowe, żeby państwo mieli pełną wiedzę o tym, że nie ma żadnych uchybień i uczestniczymy w posiedzeniu Komisji, które przebiega zgodnie z regulaminem Sejmu.

Pani poseł Anna Paluch; proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zabierając głos w dyskusji trudno się zgodzić z niektórymi twierdzeniami przytaczanymi przez pana przewodniczącego. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli jako Komisja mamy traktować poważnie funkcje kontrolne Sejmu, a w takie jesteśmy wyposażeni, to nie jest rzeczą obojętną, kto pełni funkcje ministerialne. Przecież jest to osoba kluczowa dla funkcjonowania całości ministerstwa o ogromnie szerokim spectrum kompetencji. To jest nasz podstawowy obowiązek, dopatrzyć sytuacji, jaka ma miejsce w resorcie.

Przypominam, że pan minister jest posłem. Ma obowiązek respektować przepisy obowiązujące każdego z nas. Jako poseł nie życzę sobie, żeby swoim zachowaniem pan minister ściągał odium na całe gremium poselskie. Jako poseł mam prawo go zapytać – dlaczego się zachowuje w sposób tak nieodpowiedzialny i tak arogancki?

Przypominam, że pan minister Nowak powinien się zajmować między innymi zarządzaniem, a nie walką z mediami, procesami z pewnym tygodnikiem i obroną własnej, mocno nadwątlonej pozycji. Jest ministrem resortu o bardzo szerokim wachlarzu kompetencji. Jest ministrem w resorcie, którego sprawna praca ma zasadnicze znaczenie dla nadrobienia opóźnień.

Jestem optymistką pomimo festiwalu niekompetencji, który nam państwo fundujecie od sześciu lat. W Komisji Infrastruktury od 2009 roku mam okazję śledzić i słuchać waszych wynurzeń, tego rozpasania „pawiego ogona", które się zamienia w popiół po miesiącu czy po dwóch. Przypominam, że nie minął jeszcze rok, jak pan minister Nowak ze świtą opowiadał jak wspaniałe procedury będą w ministerstwie obowiązywać, jaką do dyspozycji ma fachową ekipę i jak wspaniale wszystko pójdzie. Przypominam, że cyklicznie rozpatrujemy sytuację w polskich kolejach. Już chyba tuzin razy pytaliśmy na posiedzeniach Komisji – kiedy i w jaki sposób resort przyspieszy implementację środków unijnych. Kontraktowanie tych środków jest jeszcze w powijakach, a co dopiero mówić o wykorzystaniu pieniędzy, o wykorzystaniu ich w terminie i jeszcze wykorzystaniu z sensem. Jak można prowadzić dyskusję na zasadnicze, podstawowe tematy, jeżeli minister zajęty jest głównie wojną z pewnym tygodnikiem, a nie pracą w resorcie.

Mam pewne konkretne pytania do pana ministra, zresztą stale je ponawiam. Chyba już czwarty raz pytam o dworzec kolejowy Kraków Główny. Przypominam, że dworzec miał być gotowy na Euro. Przypominam, że na nim jest pustynia wymienionej nawierzchni peronów. Pasażer nie ma gdzie kupić biletu, nie ma gdzie kupić szklanki kawy, nie ma się gdzie zaopatrzyć w bilety. Nic nie wskazuje na to, żeby miała miejsce jakakolwiek kontynuacja tej inwestycji. Nie dalej jak kilka miesięcy temu otrzymałam od pana ministra odpowiedź, że w połowie 2013 roku prace będą finalizowane. Jak to będzie? Oczekuję, że ktoś nareszcie poważnie podejdzie do swoich obowiązków i zacznie wypełniać swoje konstytucyjne zadania.

Chciałabym zapytać o linię kolejową na wschód, z Krakowa do Przemyśla. Za czasów Franciszka Józefa jeździło się tamtędy szybciej niż w tej chwili. Jak mamy nadrabiać zapóźnienia Polski Wschodniej, jeżeli kolej, ta newralgiczna struktura komunikacyjna, jest w stanie technicznym jak za czasów króla Ćwieczka? Pana ministra Nowaka chciałabym zapytać – kiedy nareszcie droga Lubień-Rabka wróci do krajowego programu budowy dróg krajowych, z którego usunął ją trzy lata temu, czyli na przełomie lat 2010-2011. Czy zrobi to ten rząd, podobnie jak poprzedni kierowany przez Donalda Tuska?

Przypominam, że wszyscy urzędnicy tego rządu, prawie wszyscy, mają pełne usta okrągłych frazesów na temat olimpiady zimowej w Krakowie i w Zakopanem. Dzieje się tak w sytuacji, kiedy komunikacja na kierunku północ-południe, między Krakowem a Zakopanem, jest po prostu w stanie agonalnym i tragicznym. Proszę nareszcie konkretnie odpowiedzieć na pytanie – kiedy na kierunku północ-południe, czyli z Krakowa do Zakopanego, ruszą inwestycje drogowe, że już nie wspomnę o inwestycjach kolejowych. Województwo małopolskie wydało kilkaset tysięcy złotych na dokumenty dotyczące strategii rozwoju układu komunikacyjnego na kierunku, o którym mówiłam i żadnej jaskółki nie widzimy. Dalej to wszystko się po prostu ślimaczy, dalej trudno się doczekać decyzji.

Panie ministrze, przypominam o kolejnym odcinku drogi 47 Rabka-Nowy Targ. Przecież ponawiane są wystąpienia samorządu, ponawiane są interpelacje posłów w tej materii i dalej nie słychać o konkretach. Krótko mówiąc, wiele jest konkretnych problemów dotyczących funkcjonowania resortu, a właściwie kompletnej blokady jego funkcjonowania, niesprawności, niezborności i partactwa, z którym mamy do czynienia cały czas. W ich kwestii chcielibyśmy zadać wiele pytań. Widać, że nie ma komu. Jak zwykle, pan minister Nowak robi minę rozkapryszonego czterolatka i mówi: „nie, nie przyjdę".

Proszę państwa. Oczekiwałabym naprawdę, jako poseł, członek Komisji Infrastruktury od lat pięciu, żeby nareszcie pan minister wykazał jakieś minimum odpowiedzialności. Tymczasem – z czym mamy do czynienia ze strony pana ministra Nowaka? Z brakiem odpowiedzialności, z arogancją, z niekompetencją i z niesolidnością. Teraz do tych cech doszła jeszcze jedna – tchórzostwo. Nie miał odwagi się pojawić dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Andrzej Czerwiński, proszę.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący. Odczuwam, że siła głosu wnioskodawców przewyższa co najmniej dziesięciokrotnie siłę argumentów, które chcieliby, żeby do nas dotarły. Mogę sobie przygotować tylko dwa scenariusze. Jeden taki, iż państwo posłowie-wnioskodawcy nie są w pełni świadomi, w jaki sposób organizuje się prace nie tylko w ministerstwach, ale w każdym przedsięwzięciu gospodarczym lub społecznym. Albo drugi scenariusz, że w sposób zupełnie polityczny używają pewnych faktów do odwracania sedna sprawy od rzeczy zasadniczych, którymi zajmuje się Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Dlaczego stawiam taką tezę? Jeśli ktoś chce rozwiązać jakąś rzecz, dowiedzieć się o czymś, czego nie wie, to identyfikuje problem. Może wtedy i ma do tego prawo, choćby był w koalicji czy w opozycji, analizować problem, atakować go, krytykować i szukać sposobu rozwiązania danej sprawy.

Jeśli jednak ktoś z potężną siłą inwektyw, takich jak strach człowieka, jak kpina z Sejmu, używa w sformułowaniu swoich myśli przeciwko komukolwiek, czyli atakuje człowieka, a nie atakuje problemu, to jest wypaczone szukanie prawdy w jakimkolwiek problemie. Jeśli ktokolwiek miał cokolwiek wspólnego z zarządzaniem, to wie, że podstawową sprawą człowieka, który ma do rozwiązania jakiś problem, jest zaplanowanie takich spraw, potem zorganizowanie drogi dojścia do celów. Musi uczestniczyć i przewodniczyć w tym procesie. Na końcu powinien też kontrolować to, w którą stronę jego plany zmierzają.

Chciałbym zapytać, czy ktokolwiek z posłów, w tym członków Komisji Infrastruktury, nie wie czy nie wiedział, jakie są plany resortu transportu, budownictwa i gospodarki

morskiej? Nie widział, jaki jest plan budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu, jakie są plany rozwoju i modernizacji kolei i lotnisk? Jeśli ktoś tego nie wie, to, moim zdaniem, za rzadko przychodzi do Sejmu albo zbyt słabo czyta i słucha tego, co mamy przedstawiane, i na papierze, i w sposób werbalny.

Pan minister desygnuje na każde spotkanie, w tym również na dzisiejsze, tych którzy odpowiadają za spełnienie zadań, czyli planowanie, organizowanie, przewodzenie i kontrolowanie pewnych spraw. Jeśli we wniosku zawarte byłyby pytania, to odpowiednia osoba z łatwością na nie odpowie. Ale jeśli w „pięciu czwartych" czasu uzasadnienia wniosku słyszymy sąd nad ministrem, tutaj coś nie gra, szanowny kolego przewodniczący Andrzeju Adamczyku. Zawsze traktowałem kolegę, jako posła merytorycznego, a w tej chwili oceniam, że schodzi pan z drogi merytorycznej.

Popatrzymy tak po ludzku na problem postawiony na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Mamy poprosić pana ministra, żeby sam udzielał informacji na temat doniesień medialnych w sprawie kontaktów itd. Można przeczytać zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury. Czyli zapraszamy pana ministra na ścięcie głowy przez opozycję. Jeśli ktoś chciałby wiedzieć, co zawinił w tym zakresie pan minister, to bardzo łatwo mógłby na przykład poprosić autorów publikacji, którzy doszli do argumentów merytorycznych i jeśliby chcieli, mogliby przekazać jeszcze więcej podejrzeń. Ale czy ten, nad którym już jest rozpoczęty sąd i wydany wyrok, mógłby powiedzieć cokolwiek merytorycznego? Kto z członków rządu może lepiej postąpić? Minister poddaje się pod osąd CBA, poddaje się również pod osąd kontroli resortowej i każdej innej. Z pokorą przyjmie wyniki tych kontroli.

Dlatego, panie przewodniczący, chciałbym, abyśmy pominęli inwektywy, znieśli to spokojnie w jakimś tam stopniu. Ponieważ rozumiem, że opozycja tupiąc nogami chce załatwić sobie z budżetu centralnego jakiś dworzec, jakąś linię, jakiś odcinek drogi – bliższa koszula ciału. Zamiast sądu chciałbym, żebyście się skoncentrowali na konkretach. Zapisałem sobie raptem dwa pytania, o których można powiedzieć, że są merytoryczne. Pierwsze – kto w resorcie transportu, budownictwa i gospodarki morskiej odpowiada za konkretne zadania? Myślę, że pan minister nam na nie odpowie. I drugie – jak są realizowane odcinki autostrad dopuszczonych do ruchu na zasadzie przejezdności? Jeszcze jedno z pytań pani poseł z Małopolski, która chciała się dowiedzieć – co z dworcem kolejowym w Krakowie, co u niej po sąsiedzku z drogą na Podhalu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, czy można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Słowo do pana posła Andrzeja Czerwińskiego. Panie pośle, skoro już pan mnie wyzwał do tablicy, powiem tak. Powołuje się pan na teorię zarządzania. Gdyby pan się wsłuchał w moją wypowiedź, to analizując ją można bardzo jasno zarysować drzewo problemów i drzewo celów. Myślę, że jest to zgodne z teoriami, na które się pan powołuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli pełna zgodność między posłami, cieszymy się. To się zdarza po raz pierwszy na dzisiejszym posiedzeniu. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. W odniesieniu do wystąpienia pana posła Andrzeja Czerwińskiego – to pan premier Donald Tusk skierował wnioski o kontrolę do CBA i do odpowiednich służb. To nie myśmy, jako opozycja, składali taki wniosek. Pan premier widocznie uznał, że sprawę trzeba dogłębnie zbadać. Myślę, że jak najbardziej na miejscu byłoby wystąpienie pana ministra Nowaka na posiedzeniu Komisji. Tyle na ten temat.

Chciałem się odnieść do pięciu problemów, które są tak naprawdę solą funkcjonowania ministerstwa. Pierwszy dotyczy załącznika nr 5 do programu budowy dróg i autostrad do roku 2020. Załącznik został ogłoszony kilka dni temu i pokazuje, jakie drogi i jakie autostrady będą budowane i modernizowane. Jednocześnie przypominam, że dwa tygodnie temu Komisja przyjęła bardzo ważny dezyderat. Zwracamy się w nim do ministerstwa o przedstawienie kryteriów, jakimi kieruje się ministerstwo przy budowaniu tego typu planów, tego typu projektów. Chodzi o wyznaczanie kolejności, tworzenie rankingów, która droga będzie realizowana pierwsza, która druga, trzecia itd.

Wydawałoby się naturalne, że jeżeli ministerstwo ma takie kryteria, to wraz z załącznikiem nr 5 powinny być one ujawnione. Wtedy byłoby jasne, dlaczego taka droga jest modernizowana, taka autostrada będzie budowana na takim a takim odcinku, a dlaczego inne muszą jeszcze poczekać. Niestety, według starego systemu ogłoszono załącznik nr 5. Pan minister Nowak jeździ po Polsce i w miejscach, w których zapowiada budowę, spotyka się z dziennikarzami i z lokalnymi działaczami Platformy Obywatelskiej i łaskawie ogłasza, że oto szanowni państwo, będziemy państwu budować taką a taką drogę. W związku z tym konkretne pytanie. Według jakich kryteriów został opracowany załącznik nr 5 do programu budowy dróg krajowych i autostrad do 2020 roku? Jeśli nie jest możliwe przedstawienie ich dzisiaj, to bardzo prosimy o to w najbliższym czasie.

Drugie pytanie dotyczy Krajowego Funduszu Drogowego. Jest to jedno z fundamentalnych źródeł finansowania budowy dróg i autostrad w Polsce. Kilka tygodni temu rozpatrywaliśmy projekt ustawy, który ma umożliwić rolowanie długów Funduszu, czyli przesuwanie w coraz bardziej odległą przyszłość spłaty zobowiązań. Jednocześnie dowiedzieliśmy się, że mandaty za wykroczenia drogowe mają być jednym ze źródeł zasilania tego, coraz bardziej dziurawego Funduszu, którego zadłużenie wynosi już ponad 40 mld zł.

W związku z tym pytanie o przyszłość Funduszu. Chciałem się zapytać – czy ministerstwo dalej obstaje przy tym, że Krajowy Fundusz Drogowy w obecnym kształcie, po zapowiedziach rolowania długu, ma być nadal głównym źródłem finansowania budowy i modernizacji dróg krajowych w Polsce?

Kolejna sprawa dotyczy licznych zapowiedzi pana ministra, że w następnych latach realizacji programu budowy dróg krajowych i autostrad, będziemy korzystali z technologii, która nazywa się „zaprojektuj i wybuduj". Czyli, jednocześnie będą zlecane projekty i jednocześnie wykonawcy będą starali się o realizowanie zamówienia. W związku z tym pytanie – jak to się ma do projektów na realizację konkretnych odcinków dróg, które już zostały wykonane i już zostały zapłacone? Czy to oznacza, że będziemy dwa razy płacili za tę samą pracę, za te same projekty?

Następna sprawa dotycząca kryteriów ceny i wykluczania wykonawców. Szanowni państwo, wielokrotnie mieliśmy okazje gościć na posiedzeniach Komisji pana Lecha Witeckiego, pełniącego obowiązki generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Wielokrotnie pytaliśmy go – dlaczego akurat kryterium ceny ma być ostatecznym, a *de facto* jedynym kryterium, które będzie rozstrzygało o wyborze wykonawców na budowę i modernizację dróg krajowych i autostrad. Otrzymywaliśmy mniej więcej taką odpowiedź – tak jest najlepiej. Skoro ktoś podejmuje się wybudowania czy modernizacji drogi za taką a taką cenę, to jego w tym głowa, on już ma się tym dalej zajmować.

Jednocześnie mamy chaos w inwestycjach drogowych. Nie będę podawał przykładów i przybliżał sprawy, bo myślę, że w tym gronie są one doskonale znane. Wywołuje to pewną refleksję, która sprowadza się do stwierdzenia, że dzisiaj mamy projekt ustawy, która ma zmienić ustawę – Prawo zamówień publicznych. Jest to projekt rządowy, do czego jeszcze wrócę. Zmiany idą w takim kierunku, że ma być zwiększona możliwość wykluczania wykonawców.

Szanowni państwo, każdy wykonawca będzie musiał przedstawić listę swoich podwykonawców, przy pomocy których chce realizować konkretne zlecenie. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestor, będzie mogła weryfikować podwykonawców. Nie wiadomo jeszcze, czy będą oni brali udział w wykonaniu zlecenia czy nie, ale inwestor będzie mógł dokonywać ich weryfikacji.

Oczywiście, można sobie wyobrazić sytuację, że ktoś powie – dobrze, ten podwykonawca nam się podoba, a ten nie. Jeżeli weźmiecie daną firmę jako podwykonawcę robót,

to was wykluczymy, albo na odwrót – jeśli nie weźmiecie, to będziecie mogli startować w przetargu. Ponieważ jest to rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych, rozumiem, że był konsultowany również z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, bo jest to chyba najważniejsze ministerstwo w tym zakresie. Jaki jest stosunek pana ministra do tego projektu? Projekt był bardzo ostro krytykowany na posiedzeniu Komisji, która się nim zajmowała, również przez posłów koalicji rządzącej. Czy w związku z tym nie zamierzacie wycofać się ze zgłaszanych projektów?

Szanowni państwo, ostatnia sprawa, chciałem odwołać się do opinii prawnej wykonanej przez Biuro Analiz Sejmowych. Opinia dotyczy wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 8 marca 2013 roku w sprawie stwierdzenia zgodności z konstytucją ustawy zmieniającej, dotyczącej przedłużenia okresu działania specustawy związanej z EURO 2012. Chodzi o budowę obiektów na EURO 2012. Pozwolę sobie zacytować kluczowe fragmenty tej opinii.

„Na podstawie ustawy zmieniającej nie powinny zostać wydane żadne akty administracyjne, jako że nigdy nie stanowiła ona obowiązującego prawa. Jeżeli na podstawie powyższej ustawy zostały wydane decyzje administracyjne, należy stwierdzić ich nieważność na podstawie art. 156 Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. Każdy, kto doznał szkody spowodowanej wydaniem nieważnej decyzji administracyjnej, ma prawo wystąpić z roszczeniami odszkodowawczymi wobec Skarbu Państwa lub innej jednostki ponoszącej odpowiedzialność za wydanie decyzji niezgodnej z prawem.

Środki wydatkowane na cele związane z realizacją ustawy zmieniającej powinny zostać uznane za wydane z naruszeniem zasad dyscypliny finansów publicznych”.

Tak się dziwnie złożyło, że projekt ustawy zmieniającej nie trafił do Komisji Infrastruktury, mimo że ewidentnie dotyczył jej kompetencji. Projekt został przeprowadzony w Sejmie przez Komisję Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki z takim skutkiem, o jakim przeczytałem przed chwilą. Trybunał Konstytucyjny całkowicie zakwestionował zawarte w nim rozwiązania. W związku tym chciałem się zapytać – jakie są konsekwencje wyroku Trybunału Konstytucyjnego? Jak Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej chce zapobiec skutkom tego wyroku? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek. Czy jeszcze ktoś z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos? Jeszcze pan poseł Bogdan Rzońca. Kto jeszcze się zgłasza? Pan poseł Andrzej Adamczyk ma jedno pytanie, zgłasza się pan poseł Stanisław Żmijan. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Czy jest sprzeciw wobec propozycji zamknięcia listy mówców? Nie ma sprzeciwu. Na tym zamykam listę mówców.

Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. A *propos* kultury, albo braku kultury prowadzenia dialogu z ministerstwem czy uzyskiwania informacji. Jako posłowie zostaliśmy dzisiaj zaszczyceni przez konstytucyjnego ministra, pana szefa, takimi stwierdzeniami, iż część nierozumnych i niekompetentnych posłów próbuje się bawić w prokuratorów. Pan minister, cytuję, „nie zamierza brać udziału w takim spektaklu, jakim ma być dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury”. Efektem tego jest, o czym już wspominał pan przewodniczący Adamczyk, iż pana ministra osobiście tutaj nie ma.

Nie wdając się szczegółowo w moją ocenę faktu nieobecności pana ministra, mogę tylko stwierdzić, że można na zaproszenie Komisji Infrastruktury nie przyjść na posiedzenie, niezależnie czy jest to posiedzenie nadzwyczajne czy zwyczajne. Można z posiedzeń uciekać czy po prostu na nie nie przychodzić, tylko nie można uciec przed samym sobą. Czynię taką dedykację na okoliczność dość ważnej nieobecności, w dość istotnym momencie, w którym państwo podejmują decyzje dotyczące przyszłych wielomiliardowych wydatków. Można powiedzieć, że kolejną tego odsłoną jest kolejna zmiana w rządowym programie.

Jednocześnie parlament, tydzień czy półtora tygodnia temu, na państwa wniosek, większością rządową przegłosował zmianę ustawy o autostradach płatnych. Zmiana ta,

mówiąc w cudzysłowie, dopuszcza rolowanie długów Krajowego Funduszu Drogowego, który dzisiaj jest bankrutem. Saldo jego pasywów, to jak wszyscy wiemy, powyżej 40 miliardów złotych. Obsługa odsetek za rok ubiegły wyniosła 2 miliardy złotych. Ten proces narasta. Do chwili obecnej nie doczekaliśmy się rzeczowej, merytorycznej oceny modelu finansowania inwestycji drogowych.

Nawiążę do kilku elementarnych kwestii, o których warto powiedzieć przy okazji wielopłaszczyznowej aktywności pana ministra Nowaka w mediach i nie tylko, bo na różnego rodzaju spotkaniach, wywiadach, w sądach itd. Do tego chciałbym nawiązać, aby pan minister Jankowski, który jest z nami dzisiaj, odpowiedział Wysokiej Komisji – jaki jest łączny poziom wydatków na reklamę i marketing. Chodzi o wydatki Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2013 roku. Myślę, że jest to pytanie, które wiąże się wprost z zadaniami państwa i z jednym elementem dzisiejszego posiedzenia.

Druga kwestia, może w trakcie dzisiejszego posiedzenia sprawdzilibyście państwo, czy prawdą jest, iż Grupa PKP na reklamę i marketing wyda w 2013 roku brutto 40 milionów złotych. Nie powiem, że dotarłem do źródłowego dokumentu, ale dotarłem do korespondencji, która charakteryzuje różnego rodzaju wydatki Grupy PKP. Na pierwszej pozycji ze zdumieniem dostrzegam jako usługi, doradztwo komunikacyjne Cam Media – 455 tys. zł brutto. Jak rozumiem, są to wydatki w 2013 roku. Dalej – piknik dla pracowników Grupy PKP – 200 tys. Ze zdziwieniem dowiaduję się, choć nie wiem, czy jest to miarodajna informacja, że Grupa PKP zamierza wydać na finansowanie Forum Ekonomicznego w Krynicy łącznie brutto 608 tys., na Międzynarodowe Targi Kolejowe TRACHO – 1,105 mln zł. Kolejne wydatki są do rozstrzygnięcia, m.in. przetarg na agencję reklamową – 10 mln zł, na projekt Punkty Styku – brutto 4,3 mln zł, na projekt Marka Parasolowa – netto 7,2 mln zł. Kolejny segment programu optymalizacji Punkty Styku – też powyżej 10 mln zł.

To są znaczące wydatki, jeśli uwzględnimy fakt, że Polskie Linie Kolejowe zamknęły w 2012 roku wynik finansowy stratą rzędu 700 mln zł. Państwo macie pozycje „usługi doradcze w Krajowym Funduszu Drogowym" za rok ubiegły – 42 mln zł w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Nie wiem, czy ta kwota została wydatkowana w całości, natomiast można się zapytać, co się finansuje w ten sposób, kiedy nie są realizowane i negocjowane jakiekolwiek nowe umowy w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na budowie autostrad.

Moje najbardziej elementarne pytanie sprowadza się do tego, żeby państwo, korzystając z obecności pana ministra, odpowiedzieli na pytanie – jaka jest łączna pula wydatków Grupy PKP na promocję i marketing ministra transportu w 2013 roku? Czy informacja wyjściowa ze stycznia 2013 roku jest miarodajna, że jest to kwota 40 mln zł? Jakie są wydatki na promocję i marketing, które łącznie wyda Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 2013 roku? Proste pytanie, myślę, że można to sprawdzić w ciągu kilku minut. W ten sposób uzyskalibyśmy informacje o łącznej puli wydatków na ten element polityki państwa, na który państwo zwracacie uwagę.

Warto przypomnieć, że jest to jedyna pozycja w infrastrukturze, która z roku na rok gigantycznie, można powiedzieć skokowo, wzrastała. Począwszy od 2009 czy 2010 roku był to z pewnością proces stały, który trwa do chwili obecnej. Jednocześnie obserwowaliśmy bardzo istotne cięcia wydatków na inwestycje drogowe i kolejowe. Jest sto innych szczegółów, a każdy z nich można wymieniać, projekt po projekcie po pół miliarda złotych, są w fazie zawieszania, o czym wspominał pan przewodniczący Adamczyk. Chodzi o projekty, na których realizację podpisano co prawda umowy, a nie są prowadzone żadne prace. Słyszymy natomiast o wizytach u ambasadorów w kontekście projektów realizowanych przez firmy, które wcześniej coś budowały w Mozambiku czy Somali. Takie przykłady można mnożyć. Należy do nich choćby przetarg na budowę lokalnego centrum sterowania w Radomiu za pół miliarda złotych. Przetarg ogłoszony w grudniu ubiegłego roku, do dzisiaj nie został rozstrzygnięty.

To są wszystko szczegóły, o których można by mówić bardzo długo. Każdy z nich jest wart porównywalnej kwoty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Myślę, że będę wyrazicielem całej klasy politycznej, jeśli powiem, że to wstyd za takie zachowanie pana ministra. Nie da się usprawiedliwić dezercji pana ministra z dzisiejszego posiedzenia Komisji. Naprawdę, panie pośle Czerwiński, nikt nie chciał dzisiaj ścinać głowy panu ministrowi. Przesadził pan wypowiadając się w ten sposób i argumentując, że ktoś chciałby ścinać tę głowę. Nie. Pan wie, panie pośle z Małopolski, że resort ministra Nowaka jest resortem wielkiej kompromitacji gospodarczej, wielkiej kompromitacji gospodarczej w obszarze budowy autostrad i dróg, także w obszarze budownictwa.

Proszę państwa – tu mamy problem. Codziennie jesteśmy przepytywani przez młodych ludzi „co z mieszkaniami?". Dlaczego tak się stało, że w 2012 roku we wszystkich rodzajach budownictwa mieszkaniowego nastąpił 31% spadek liczby oddawanych do użytku mieszkań w stosunku do roku poprzedniego? Proszę państwa, w Polsce brakuje 2,4 miliona mieszkań i ministerstwo nic nie robi, żeby tę sytuację zmienić.

Mamy krach budowlany na autostradach, mamy krach w budownictwie mieszkaniowym. Mamy, proszę państwa, składane obietnice, chociażby wobec Podkarpacia, że będzie bardzo szybko budowana droga S19 z Rzeszowa do Lublina. Tymczasem, będą budowane jedynie kawałki tej drogi. Drodzy koledzy z koalicji, proszę nie mieć pretensji, że chcemy się zapytać pana ministra, czy ważniejsze dla niego są wystawy z zegarkami, czy wystawne życie, czy sprawy dotyczące pijaru? W tym jest naprawdę dobry. Czy czasem premier Tusk nie pomylił się dając takiej osobie, tak ważny resort? To jest kluczowy resort, w którym plajtują firmy jedna za drugą, które pracowały lub pracują przy budowie autostrad. Na inwestycjach autostradowych splajtowały firmy, które zostały wybrane do ich realizacji, choć nigdy nie miały w swoim statucie zapisanego choćby zamiaru budowania autostrad. Zostały do tego wyznaczone na siłę.

Ludzie w Polsce martwią się – co się w tym obszarze dzieje. Wszędzie, gdzie były pieniądze unijne i była koniunktura na budowę dróg, była również koniunktura na rozwój gospodarki. W Polsce mamy akurat odwrotną sytuację. Chciałem zapytać pana ministra obecnego na dzisiejszym posiedzeniu, któremu trzeba podziękować, że odważył się przyjść, choć pewnie nie może odpowiedzieć na wszystkie pytania – czy kierownictwo resortu pracuje pod kierunkiem pana ministra Nowaka? Może każdy z ministrów robi swoje, a resort nie wie, co dokładnie ma robić. Jest krach w budownictwie drogowym, w budownictwie mieszkaniowym i tak dalej, można wymieniać inne dziedziny.

Mam pytanie szczegółowe. Co z drogą S19 Rzeszów-Lublin ? Czy jej budowa skończy się na kilkunastu kilometrach? Przecież była zapowiedź samego pana premiera Tuska, że ta droga zostanie po prostu zbudowana. Czy pan minister pamięta, kiedy ostatnio była w ministerstwie narada kierownictwa resortu z udziałem ministra Nowaka, żeby kompleksowo przedyskutować kwestie, o których dzisiaj wszyscy mówimy, o które się po prostu martwimy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Stanisław Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zanim przejdę do meritum, powiem, że gdybym spróbował wpisać się w scenariusz wypowiedzi pana posła Rzońcy i gdybym spróbował wpisać się w spektakl polityczny, to najpierw zapytam – gdzie są trzy miliony mieszkań, które obiecywał i deklarował rząd Prawa i Sprawiedliwości, Ligi Polskich Rodzin i Samoobrony? To tak na początek. Ale wracając do meritum.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przypominam, że podczas posiedzenia Komisji przemawia jedna osoba wyznaczona przez przewodniczącego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Naprawdę usiłowałem wsłuchać się w uzasadnienie wniosku, dlaczego Komisja Infrastruktury obraduje dzisiaj w trybie art. 152. Naprawdę starałem się wykazać jak najwięcej dobrej woli i szukać merytorycznego uzasadnienia dla dzisiejszego posiedzenia i poruszanych problemów. Niestety, z przykrością stwierdzam, że jest to spektakl polityczny. Mówię to z całą mocą, ponieważ wielu z nas, siedzących na sali, pracuje w Komisji Infrastruktury po kilka kadencji. W tym czasie rządy były sprawowane przez różne opcje. Miałem przekonanie, że problemy poruszane na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury nie mają barwy politycznej, że są to tak ważne sprawy dla kraju, dla gospodarki, że spektakli nie będziemy urządzać. Niestety, zmieniamy dobre obyczaje i dobrze wypracowane procedury pracy Komisji.

Państwo doskonale wiecie, że kiedy na posiedzeniach Komisji są obecni ministrowie, także konstytucyjni, których często oczekujecie, wtedy zadajecie pytania, stawiacie tezy, prosicie o odpowiedzi. Często tak bywa, że mimo ustnej odpowiedzi ministra posłowie, w szczególności posłowie opozycji, a mówię to bardzo odpowiedzialnie, stwierdzają – panie ministrze, proszę o odpowiedź na piśmie. Czyli nie ma problemu w relacji poseł-minister. Nie ma takiego problemu. O wszystko można zapytać, na wszystkie pytania merytoryczne można uzyskać i uzyskujecie odpowiedzi.

Państwo posłowie stwierdzacie, że chcecie spytać pana ministra o różne odcinki dróg w swoich regionach, ale nie tylko. Przecież w tym gronie wszyscy doskonale wiemy, jaki jest program budowy i przebudowy dróg krajowych w Polsce. Program ten przygotował jeszcze rząd PiS, Ligi Polskich Rodzin i Samoobrony. Rząd Platformy i PSL przejął go „z marszu" i kontynuuje go konsekwentnie. Dzisiaj każdy obywatel naszego państwa wie, że w programie zapisanych jest 1800 kilometrów autostrad i 3500 kilometrów dróg szybkiego ruchu, plus obwodnice miast.

Dzisiaj z pewnością wszyscy posłowie wiedzą, że oprócz odcinka na autostradzie A1, na południe od Łodzi, oraz odcinka autostrady A2, od Mińska do granicy wschodniej, po realizacji wszystkich zakontraktowanych odcinków autostrad, będziemy z tego programu mieć zrealizowanych 1526 kilometrów autostrad. Zostają 274 kilometry na autostradach A1 i A2, które wymieniłem.

Zrealizowaliśmy ponad tysiąc kilometrów dróg szybkiego ruchu. Wiemy, jak dużo brakuje jeszcze do trzech i pół tysiąca kilometrów. Zamiast pozytywnie odebrać, że w szczególnym czasie, na wniosek ministra resortu transportu rząd podejmuje decyzję o budowie siedmiuset kilometrów dróg szybkiego ruchu za kwotę prawie 36 miliardów złotych, pytacie – dlaczego jakaś droga została zakwalifikowana do rządowego programu, a nie inna. Dzieje się to w momencie, kiedy kończy się jedna unijna perspektywa finansowa 2007-2013, a jeszcze się nie rozpoczęła nowa 2014-2020. W tym czasie wydajemy tak znaczne kwoty i natychmiast je kontraktujemy w trosce o to, aby utrzymać wzrost gospodarczy i miejsca pracy. Tymczasem państwo robicie z tego problem. Przecież naprawdę są granice, których w debacie nie powinno się przekraczać.

Podnosiliście państwo kwestie merytoryczne dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego, który da możliwość przyjmowania unijnych środków finansowych w perspektywie lat 2014-2020. Powinniście pozytywnie ocenić, że to rozwiązanie pozwoli realizować, a więc kontynuować program budowy i przebudowy dróg krajowych. Przecież nie jest tajemnicą i naprawdę nie trzeba wielkiej wyobraźni, żeby wiedzieć – z pewnością o tym wiemy – że dostaliśmy duże środki finansowe w ramach polityki spójności w perspektywie finansowej 2007-2013. Była to kwota 67 miliardów euro.

Co prawda Parlament Europejski jeszcze nie przegłosował nowej perspektywy finansowej, ale 27 państw osiągnęło w tej kwestii porozumienie. Mamy dla Polski 72 miliardy euro i także politykę spójności. Jeżeli nie wykorzystalibyśmy tych środków finansowych i nie dokończyli realizacji programu budowy dróg krajowych, to oceni nas Europa, ale także oceni nas nasze społeczeństwo. Przecież nie jest tajemnicą, że każdy następny budżet unijny nie będzie taki dobry dla Polski. Po 2020 roku z całą pewnością będziemy już płatnikiem netto. Panie i panowie posłowie. Naprawdę nie trzeba aż głębokich analiz, żeby wyciągnąć takie wnioski z przedstawionej sytuacji.

Znowu jest to kwestia pytań do ministra. Podnosicie państwo sprawę funkcjonowania ustawy o zamówieniach publicznych. Przecież doskonale wiemy, że w ciągu czterech kadencji, w których byłem posłem, nowelizowaliśmy ją ponad dwadzieścia razy. Oczywiście, wszyscy mamy uwagi do jej funkcjonowania. Wszyscy upominamy się o kryterium najniższej ceny przy przetargach, o definicję najniższej ceny. Wiele wskazuje, że Urząd Zamówień Publicznych jest przekonany do tej formuły i prawdopodobnie przygotowywana nowelizacja pójdzie w tym kierunku. Tylko, czy załatwi problemy konkurowania wykonawców na rynku? Obawiam się, że nie do końca. Mamy funkcjonujący system stwarzający możliwość odwoływania się do Krajowej Izby Odwoławczej, ale także do sądów powszechnych. Trzeba powiedzieć, że ten system funkcjonuje.

Znowu wracacie państwo w pytaniach do podwykonawców. Wiemy, że funkcjonujący obecnie system prawny chroni podwykonawców. Art. 647^1 Kodeksu cywilnego mówi, że zamawiający odpowiada za zapłatę podwykonawcom pod warunkiem, że są oni podwykonawcami kwalifikowanymi, czyli zgłoszonymi. Problemy nawarstwiały się wtedy, kiedy w kontraktach pojawiły się konstrukcje piętrowe, a więc podwykonawca zatrudniał kolejnego podwykonawcę, a ten następnego podwykonawcę. Do tego dochodzili jeszcze dostawcy materiałów budowlanych. W naszej Komisji pracowaliśmy nad szczególnym rozwiązaniem prawnym, aby złagodzić skutki braku płatności podwykonawcom. W części nam się to udało. Oczywiście, wszystkich przypadków ustawa nie objęła.

Żeby nie przedłużać. Postawiona została w dyskusji teza, że formuła „zaprojektuj i buduj" pozostaje w kolizji z tymi projektami, które mają już gotowe dokumentacje. Nie ma takiej sytuacji. Naprawdę, nie twórzmy fikcji, bo inaczej wszyscy się wkręcimy w jakiś „Matrix". Jeżeli jest już gotowa dokumentacja techniczna, to zostanie wykorzystana, drugi raz nikt jej nie zamówi.

Zwracam się do posłów-wnioskodawców. Jeszcze przypomnę, że nie wszystkie podniesione w debacie sprawy dotyczyły materii dzisiejszego posiedzenia. Państwo formułujecie pretensje do ministra Nowaka. Wiele podniesionych spraw trudno kierować pod jego adresem. Proszę sobie przypomnieć, że po objęciu teki ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej przez pana Sławomira Nowaka odbyliśmy posiedzenie Komisji, podczas którego pan minister zreferował bardzo szczegółowo i bardzo czytelnie plan działania resortu, którym kieruje, na całą kadencję. Przypominam sobie, że było to sześć szczegółowych obszarów, bardzo wnikliwie opisanych.

Dzisiaj spróbujmy, spróbujcie państwo rozliczyć pana ministra z tego planu, zamiast pod pretekstem artykułów z prasy przygotowywać spotkanie, które rzekomo jest merytoryczne. Wówczas mielibyście państwo okazję spytać pana ministra o pewne szczegóły. Pytajcie. Jest na posiedzeniu pan minister Jankowski. Jeśli sam nie udzieli odpowiedzi, jestem przekonany, że pan minister Nowak udzieli odpowiedzi na piśmie. Taka jest praktyka w Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Wiele było krytycznych głosów ze strony posłów, członków koalicji rządzącej, że oto mamy spektakl polityczny, że jest jakaś próba linczu na ministrze. Nie dopuszczacie państwo do siebie prawdy – rzeczywistość skrzeczy.

Korzystam z okazji i kieruję pytanie do pana ministra Jankowskiego. Panie ministrze, przeczytałem, że minister w dzienniku urzędowym ministra transportu powierzył panu nadzór nad Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze. W związku z tym kieruję pytanie do pana, a dotyczy ono zjawiska, które jest już zjawiskiem codziennym. Panie ministrze – ile obowiązków można złożyć na barki jednego człowieka?

Panie ministrze, pan Michał Marzec, od 2008 roku naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, również dyrektor lotniska im. Chopina w Warszawie, też od 2008 roku. Od 2013 roku pan dyrektor Michał Marzec nosi na sobie ciężar odpowiedzialności za spółkę Port-Hotel, jest w niej dyrektorem do spraw organizacyjnych. Przecież, jak się wydaje, dyrektorowi Marcowi doby brakuje, aby pełnić te wszystkie odpowiedzialne funkcje. Nie oczekuję odpowiedzi, że oto pan dyrektor Michał Marzec

otrzymuje wynagrodzenie miesięczne w wysokości 30 tysięcy złotych. Nie wiem, czy mieści się to w kanonach i zasadach „ustawy kominowej", czy też nie.

Proszę mi powiedzieć, dlaczego państwo z jednej strony szermujecie hasłami, że opozycja politykuje, uprawia politykierstwo i stosuje atak polityczny, a z drugiej strony dopuszczacie do takich decyzji. To przecież jest porażające. Zawłaszczyliście już państwo.

Czy w tej sprawie podejmiecie jakieś decyzje, panie ministrze? Ile kolejnych funkcji powierza się kolejnym dyrektorom, prezesom? Jakie są tego podstawy formalne? Bo już nie pytam o moralne. Wydaje się, że o moralności już dawno w tym resorcie zapomniano. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy pytania. Poprosimy pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Proszę bardzo – pan minister Maciej Jankowski.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pozwolę sobie zacząć od początku. Przedmiotem posiedzenia Komisji, pozwolę sobie przeczytać zaproszenie, jest „przedstawienie przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej informacji na temat medialnych doniesień dotyczących jego układów z biznesmenami zarabiającymi na kontraktach z państwowymi firmami i doradzającymi PO oraz na temat działania resortu w czasie ewentualnej kontroli funkcjonowania tej instytucji przez Centralne Biuro Antykorupcyjne".

Podzieliłbym tematykę posiedzenia, jak to zostało określone we wniosku, a następnie w powiadomieniu o zwołaniu posiedzenia Komisji, na dwa pytania. Pierwsze jest trochę w stylu pytania „kiedy pan przestał bić żonę", więc trudno się do niego odnosić. Natomiast drugie pytanie zawarte w tematyce posiedzenia, jak rozumiem wynika z troski szanownej Komisji i wnioskodawców o to, jak ministerstwo będzie w stanie funkcjonować w czasie ewentualnej kontroli, która będzie w ministerstwie przeprowadzana.

Oczywiście, na takie pytanie mógłbym odpowiedzieć krótko, iż ministerstwo będzie funkcjonowało tak jak zawsze, że tego typu kontrola nie wpłynie negatywnie na przebieg procesów decyzyjnych w ministerstwie. Ale oczywiście mogliby państwo uznać taką odpowiedź za gołosłowną. W związku z tym przygotowałem sobie pewne informacje, którymi chciałem się z państwem podzielić. Oczywiście, jestem też gotów do szczegółowego ich przytoczenia, ale myślę, że szkoda na to czasu szanownej Komisji.

Nasze ministerstwo, ze względu na bardzo duży zakres działalności, jest właściwie stale kontrolowane przez różne instytucje. Nie traktuję tego, jako czegoś nagannego. W naszej dyspozycji są ogromne środki finansowe. Zadania, które nam państwo powierzyło, są także ogromne. W związku z tym jest oczywiste, że różnego rodzaju instytucje kontrolujące właściwie nie wychodzą z naszego resortu. Jak powiedziałem, mógłbym przytaczać poszczególne tematy kontroli i nazwy instytucji kontrolujących, ale nie w tym rzecz. Tylko w roku 2012 kontrolerzy spędzili w naszym ministerstwie 1177 dni, a w roku 2013, chociaż nie upłynęła jeszcze jego połowa, niemal 500 dni. W związku z tym mamy do czynienia na co dzień z faktem kontrolowania różnego rodzaju procesów decyzyjnych podejmowanych w ministerstwie, z weryfikacją procedur, ze sprawdzaniem uzasadnienia decyzji i zasadności ich legalności. Odwołując się do podanych liczb mogę zapewnić, że jakakolwiek ewentualna kontrola nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie naszego resortu. O tym państwa mogę zapewnić. Dziękując za troskę chcę zapewnić, że takiego niebezpieczeństwa nie ma.

Natomiast odnosząc się do pytań, które padły z ust szanownych posłów, chciałbym przede wszystkim zacząć od zgłaszającego wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji, od wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka. Słuchałem go, zresztą pozostałych posłów również, ze szczególną uwagą, może dlatego, że wypowiadał się jako pierwszy. Próbowałem wychwycić pytania, na które byłbym władny odpowiedzieć. Mówię władny odpowiedzieć, ponieważ wypowiedź pana posła, co nie jest żadnym zarzutem, skrzyła się wręcz różnego rodzaju retorycznymi sformułowaniami. Wiele pytań było tego typu „kiedy skończycie ten chocholi taniec?" Na to też nie ma dobrej odpowiedzi. Czy powiem

„nigdy”, czy „zaraz” lub „niedługo”, to pan poseł może interpretować w sposób dla nas niekorzystny.

Pomijając retoryczne pytania, których było bardzo wiele, a niektóre były sformułowane bardzo zręcznie, przyznaję, że gdyby nie dotyczyły mnie i mojego resortu, to może nawet słuchałbym ich z wielką przyjemnością. Głównym merytorycznym pytaniem, które jest warte odpowiedzi, a jest to pytanie bardzo zasadne, jest pytanie o podział obowiązków w ministerstwie. Pan poseł odwołał się do rzeczywistego faktu przebywania na urlopie sekretarza stanu, pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza i wynikającego z tego urlopu tymczasowego podziału obowiązków, uzupełniających dotychczasowy podział obowiązków. Nie będę go powtarzał, bo jest znany, przecież współpracujemy ze sobą od początku kadencji. Pomijając ostatnie zmiany, to oczywiście pan przewodniczący i państwo posłowie znają podział kompetencji w naszym resorcie.

Natomiast, jeśli chodzi o tymczasowy regulamin, a myślę, że to on był przedmiotem pytania pana posła, to rzeczywiście na czas nieobecności pana ministra Jarmuziewicza jego obowiązki zostały rozdzielone pomiędzy dwie osoby – moją skromną osobę i wymienianą przez pana posła panią minister Wolińską. Rzeczywiście, jeśli chodzi o sprawy związane z Departamentem Dróg Krajowych i Autostrad oraz nadzorem nad Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, ta część obowiązków powierzona została pani minister Wolińskiej. Natomiast, o czym pan poseł wspomniał na końcu, sprawy związane z transportem lotniczym zostały przydzielone mnie. Oczywiście, bez zmiany naszego dotychczasowego zakresu obowiązków. Jest to tylko ich uzupełnienie na czas przejściowy, do czasu zakończenia nieobecności pana ministra Jarmuziewicza.

Padło też ze strony pana posła pytanie o rozmowę z ambasadorem Włoch. Rozumiem, że było to pytanie na pograniczu retoryki i chęci uzyskania odpowiedzi, której się oczekuje. Oczywiście, pan minister nie odwiedził ambasadora Włoch, tylko poprosił go o przyjście do ministerstwa. Nie poprzestał na tym, ale spotkał się ze swoim odpowiednikiem i prosił o informacje oraz o ewentualną możliwość uzyskania potwierdzenia stopnia zaangażowania się włoskich inwestorów w dziedzinie budowy dróg.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale jak to działa?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

To jest trochę tak, że przedstawiciele poszczególnych państw starają się podczas rozmów ze swoimi zagranicznymi partnerami wspierać swoje firmy. Zdarzają się pytania, my także je odbieramy, ze strony partnerów naszych polskich firm z innych krajów. Mówię ogólnie – to jest normalna i rutynowa działalność. Pan przewodniczący przedstawił to trochę, jako coś nadzwyczajnego i budzącego niepokój, albo sugerującego jakieś drugie dno. To jest normalna działalność przedstawicieli zarówno państwa polskiego, jak i innych państw.

Skoro już odpowiadam na pytania pana przewodniczącego Adamczyka, odniosę się do ostatniego dotyczącego dodatkowej funkcji pana dyrektora Marca. Oczywiście, ludzie są gotowi przyjąć na siebie wiele obowiązków. Znamy antyczne określenie „cięższą podajcie mi zbroję”. Ma ona również zastosowanie w biznesie. Nic nie wiem na temat funkcji dyrektora Marca w spółce Port-Hotel, ale oczywiście po powrocie do ministerstwa poproszę o wyjaśnienie. Nie twierdzę, że jest w tym coś negatywnego, ale ponieważ pan przewodniczący zapytał, w związku z tym przedłożę pytanie i postaram się uzyskać informację.

Odpowiadając na pytania pozostałych posłów, trudno jest odnieść się ogólnie, bo może w szczegółach byłoby łatwiej, do zarzutów pani poseł Paluch. One trochę są w stylu „przecież można więcej, szybciej, dalej”. Zawsze można. Nawet gdyby się wybudowało sto dróg, zawsze pani poseł może powiedzieć, „ale sto pierwszej nie ma”. Nie ma. Oczekiwania pani poseł dotyczące rozwoju infrastruktury w południowej Polsce staramy się jakoś zaspokoić, ale rzeczywiście założenie jest takie, jakiego pani poseł oczekiwałaby wszędzie.

Natomiast odpowiadając konkretnie na pytanie dotyczące dworca kolejowego w Krakowie, dworzec Kraków Główny, do którego pani poseł się odniosła szczegółowo i z wiel-

kim żalem, powinien być ukończony do końca roku. Jeżeli termin nie będzie dotrzymany, proszę mi przypomnieć, ale na podstawie informacji, które posiadam, liczymy, że do końca tego roku inwestycja będzie zamknięta.

Kilkakrotnie w dyskusji był przypominany załącznik nr 5 do programu budowy dróg krajowych. Co prawda planowałem odnieść się do niego szerzej przy odpowiedzi na pytanie pana posła Szmita, ale teraz jeszcze powiem, że droga Lubień-Rabka znalazła się w załączniku. To jest odpowiedź na konkretne pytanie pani poseł Paluch. O samym załączniku nr 5 powiem szerzej za moment.

W ten sposób przeszedłem już do pytań pana posła Szmita. Załącznik nr 5, czy raczej inwestycje, które zostały w nim wskazane, są takimi inwestycjami, które chcielibyśmy rozpocząć, aby nie tracić okresu martwej ciszy. Jak państwo wszyscy doskonale wiedzą, proces przygotowania, a później przeprowadzania inwestycji infrastrukturalnych, trwa długi okres czasu. Baliśmy się sytuacji, kiedy już kończą się środki z istniejącej perspektywy finansowej, a jeszcze nie ma środków z nowej. Niezależnie od naszych nadziei, postępowanie w sprawie budżetu unijnego nie jest jeszcze zamknięte. Gdybyśmy czekali na potwierdzenie pieniędzy, które mamy do dyspozycji i zwlekali z rozpoczynaniem całej procedury inwestycyjnej, to trafilibyśmy a okres martwej ciszy i stracilibyśmy czas.

Dlatego, wiedząc że środki będą i są zapewnione w znaczącej ilości, choć jeszcze samo postępowanie nie jest zamknięte, zdecydowaliśmy się już ogłaszać przetargi na kluczowe odcinki dróg, aby zapewnić możliwość prowadzenia inwestycji. To jest istotne dla przedsiębiorstw działających w branży budowlanej, żeby nie było tak, że popyt na ich usługi nagle zupełnie siadła.

Czym się kierowaliśmy wybierając inwestycje do załącznika nr 5? Kierowaliśmy się również tym, o czym minister Nowak mówił kilkakrotnie, że chcielibyśmy uzupełnić przerwy w sieci dróg krajowych czy linii kolejowych. Dotyczy to głównie dróg, bo w drogownictwie było najwięcej przeprowadzanych nowych inwestycji, nie dróg modernizacyjnych, tylko zupełnie nowych. Z różnych powodów, czasami kłopotów z wykonawcami, czasami z powodów środowiskowych, o czym państwo wielokrotnie mówili. Kiedy patrzy się na mapę wykonanych czy wykonywanych inwestycji drogowych, widać przerwy, brakujące odcinki. Zapełnienie tych luk jest priorytetem w najbliższych latach. To było jedno kryterium. Było też kryterium bardzo prozaiczne. Często wybierano odcinki dróg, dla których prace wstępne są już zaawansowane, na przykład zrobiona jest ocena wpływu na środowisko. Były też inne powody. Wydawało się, że po ich spełnieniu można będzie szybciej przystąpić do kolejnych etapów postępowania.

Gdyby moja odpowiedź była dla pana posła nazbyt ogólna i nie satysfakcjonująca, to oczywiście jesteśmy gotowi przesłać do wiadomości pana posła i szanownej Komisji uzasadnienie dla każdej inwestycji wymienionej w załączniku nr 5. Oczywiście, jeśli byłaby taka potrzeba.

Drugie pytanie odnosiło się do Krajowego Funduszu Drogowego – co dalej? Czy KFD dalej pozostanie głównym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie drogowym, a więc w budowie dróg krajowych i autostrad? Oczywiście tak, pozostanie. W tym miejscu pojawił się zarzut połączony z pytaniem o ostatnią nowelizację ustawy, za którą Wysoka Izba głosowała. W uzasadnieniu projektu ustawy było dość jasno określone, że potrzeba zmian wynika z przeprowadzonej prognozy przepływów finansowych. Zresztą, pan poseł Polaczek o tym wspominał.

To nie jest tak, że cały Krajowy Fundusz Drogowy jest bankrutem. Kiedy się spojrzy na wieloletnią prognozę finansową, widać, że są lata, kiedy finansowanie inwestycji drogowych z Funduszu się nie domyka. Stąd potrzeba wprowadzenia prawnej możliwości rolowania długu. Samo zjawisko rolowania nie jest niczym nagannym, jest to powszechnie stosowany zabieg finansowy, natomiast bez rozwiązań wprowadzonych nowelizacją ustawy było to prawnie niemożliwe. Istniało niebezpieczeństwo w dwóch latach, kiedy środki się nie bilansowały, że możemy mieć problemy z finansowaniem inwestycji drogowych. Ten problem został rozwiązany, przynajmniej od strony prawnej. Powstało, a raczej powstanie instrumentarium, które umożliwia bardziej elastyczne zarządzanie środkami finansowymi przechodzącymi przez Krajowy Fundusz Drogowy. Zakładamy, że jeszcze przez wiele lat Fundusz będzie służył finansowaniu inwestycji infrastruk-

turalnych. Przyszłości nie znamy, ale zakładam i wiele wskazuje na to, że do tego celu Fundusz będzie jeszcze długo wykorzystywany.

Zarzut stosowania zasady „projektuj-buduj" wynika, jak myślę, trochę z nieporozumienia. To nie jest tak, że jakaś inwestycja do tej pory była rozliczana w dwóch etapach, a więc na etapie projektowania, a potem po przyjęciu projektu ogłaszany był przetarg na drugi etap, czyli na etap budowania. Jeżeli mamy sytuację, że projekt jest już wykonany i został przeprowadzony przetarg na pierwszy etap realizacji inwestycji, to przecież nie będzie się jeszcze raz ogłaszało przetargu na wykonanie projektu. Drugi etap, oczywiście, będzie się ograniczał tylko do budowania.

Natomiast w przeszłości stosowaliśmy jedną i drugą metodę. Stosowaliśmy zarówno oddzielenie etapu projektowania i budowania, jak również połączenie obu tych etapów. Oczywiście, nie ma idealnych rozwiązań. Łatwo wskazać słabe strony rozwiązania łączącego etap projektowania i budowy, ale nasze doświadczenia wskazują, że wtedy unika się wielu sporów dotyczących projektu. Wykonawca przyjmujący na siebie zobowiązanie przeprowadzenia inwestycji, a więc budowy, bardzo często kwestionuje różnego rodzaju rozwiązania projektowe przyjęte przez podmiot wykonujący projekt. Z kolei projektant nie czuje w sobie zobowiązania wynikającego z tego, że później musiałby inwestycję realizować. Nasze dotychczasowe doświadczenia wskazują, że lepsza i bardziej efektywna jest metoda „projektuj i buduj".

Kryterium ceny. Ataki czy raczej krytyka stosowania kryterium ceny zabrzmiała jak zarzut, że budujemy autostrady zbyt tanio. Tymczasem wielu z państwa, co słyszałem wielokrotnie, uważa że autostrady budujemy zbyt drogo. Jeżeli zatem stosujemy kryterium ceny i jest ono tak naganne, ponieważ, jak domniemywam, wyciska z wykonawców ostatnie soki i każe im budować poniżej kosztów, to skąd bierze się zarzut, że budujemy zbyt drogo?

Niezależnie od sporu w stylu „golone-strzyżone", kryterium ceny ma swoje minusy, ale ma też niezaprzeczalne plusy – jest bardzo klarowne, jasne. Przy wielkich kwotach przeznaczanych na inwestycje infrastrukturalne oraz różnego rodzaju namiętnościach i emocjach związanych z rozstrzyganiem przetargów, ten argument nie jest argumentem do odrzucenia.

Nasze doświadczenia wskazują, że może się zdarzyć, że przetarg wygrywa podmiot nieprzygotowany do prowadzenia danej inwestycji. Nie można wykluczyć, że niektórzy ludzie, ale też niektóre podmioty gospodarcze, zachowują się trochę w stylu „zaangażujmy się w tę inicjatywę, a potem zobaczymy co będzie dalej". Rzeczywiście, angażują się, a potem się okazuje, że nie są w stanie wykonać umowy. Stąd pomysł na przeprowadzanie swego rodzaju prekwalifikacji ofert przetargowych. Wiązało by się to z koniecznością wykazania przez potencjalnego oferenta możliwości wykonania usługi jeszcze przed zamknięciem umowy. W tych możliwościach jest pokazanie swoich partnerów, czyli tak zwanych podwykonawców, ale także usługodawców. Krótko mówiąc, pokazanie całego instrumentarium, które wykonawca będzie wykorzystywał do tego, żeby się wywiązać z kontraktu. Na tym etapie można już w sposób dość łatwy zauważyć, czy mamy do czynienia z poważną firmą, czy z firmą nieodpowiedzialną, która przeszacowuje swoje możliwości.

Dyskusje jednak trwają, słusznie panowie posłowie, a także pan minister Polaczek, mówili o nowelizacji prawa o zamówieniach publicznych. Jest kilka problemów, które są omawiane i dyskutowane. Nasz resort uczestniczy w tej debacie. Między innymi jest to związane z tym, że prawo unijne, do stosowania którego jesteśmy zobowiązani, bardzo ogranicza swobodę eliminowania wykonawców, których podmiot organizujący przetarg uznaje za nierzetelnych. To nie może być dowolne postępowanie, muszą być spełnione pewne warunki. Z drugiej strony, jeśli się bardzo te warunki sformalizuje, to może się okazać, że znowu musimy dokonywać nowelizacji prawa o zamówieniach publicznych. Gdy się szczegółowo określi pewne rygory, to potem może się to okazać przeszkodą. Trudno przewidzieć wszystkie okoliczności, jakie przynosi życie i może się rychło okazać, że jest to niewystarczająca bariera chroniąca nas przed wykonawcami, może nawet nie nieuczciwymi, ale wykorzystującymi różnego rodzaju kruczki prawne.

Dyskusja trwa, dotyczy i ceny, i prekwalifikacji, a także możliwości eliminowania wykonawców na wczesnym etapie, którzy nie sprawiają wrażenia specjalnie odpowiedzialnych czy spełniających kryteria rzetelności. Oczywiście, efektem dyskusji będzie projekt nowelizacji prawa o zamówieniach publicznych, który będziecie państwo dyskutowali w Komisji.

Na koniec krótko o nowelizacji ustawy o EURO 2012, o przedłużeniu jej obowiązywania i wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Projekt nie był inicjatywą rządową, była to inicjatywa poselska. Tak naprawdę, nie dotyczyła ona naszych inwestycji, to znaczy inwestycji resortu infrastruktury, a następnie resortu transportu. Żadna nasza inwestycja kolejowa, drogowa, czy transportu lotniczego nie była wykonywana na podstawie tej ustawy. Korzystaliśmy z innych regulacji prawnych, które obowiązywały wcześniej.

Najbardziej drażliwe były sprawy związane z dwoma inwestycjami samorządowymi. Pierwsza, to połączenie kolejowe Warszawy z lotniskiem w Modlinie. Druga, to również kolejowa inwestycja na Pomorzu, samorządowa linia metropolitalna. Nie wiem, na jakim etapie znajdują się postępowania w obu tych sprawach, musiałbym sprawdzić. Nasz resort nie jest stroną, to nie są nasze inwestycje. Kiedy zabierałem głos w dyskusji nad wspomnianą ustawą, zwracałem jedynie uwagę posłom, że oceniając wykorzystywanie środków unijnych przez inne podmioty, niepodległe nam bezpośrednio, trochę byłaby szkoda, gdyby z jakiś formalnych przyczyn okazywało się, że trzeba powtarzać postępowanie przetargowe albo unieważniać decyzję nas obowiązującą.

Kończąc, z punktu widzenia naszych inwestycji ta regulacja nie miała żadnego wpływu. Natomiast, jakie miała konsekwencje praktyczne dla tych, których postępowania były oparte na tych regulacjach, o co pytał pan poseł Szmit, musiałbym dopiero sprawdzić. Tego po prostu nie wiem, bo problem nie dotyczył naszych kompetencji.

Pan poseł Polaczek pytał o wydatki na reklamę i marketing. Zabrzmiało to trochę tak, jak z rolowaniem długu Krajowego Funduszu Drogowego, jak gdyby wydawanie pieniędzy na reklamę i marketing było czymś nagannym. Pojawiło się to jak zarzut. Po pierwsze, niezależnie od tego, jak to brzmi, trzeba pamiętać, że elementem wydatków na reklamę i marketing są chociażby wszystkie ogłoszenia przetargowe. Przecież to też jest wydatek z tych środków. Po drugie, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko znajdują się środki finansowe na pomoc techniczną i informowanie o inwestycjach. To są również wydatki przeznaczone na badanie potrzeb klientów czy stopnia satysfakcji z usługi. Trudno zaprzeczyć ich zasadności, szczególnie, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa świadczące usługi dla mieszkańców. Mówię o wydatkach ministerstwa, chociaż ministerstwo bezpośrednio nie wykonuje usług, więc mówię raczej o obwieszczeniach, ogłoszeniach czy informacjach o środkach wydawanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Ile na reklamę i marketing wydaje PKP i na co konkretnie? Widzę, że pan minister Polaczek jest lepiej ode mnie poinformowany. Nie mam takich danych, nie byłem przygotowany do udzielenia takiej odpowiedzi. Zresztą część pytań, które padły w dyskusji, jest zadawanych w interpelacjach poselskich, na które odpowiadam regularnie i szczegółowo. Wszystko wyjaśniamy. Jeżeliby pan minister oczekiwał odpowiedzi na piśmie, czy na przykład PKP wydaje jakieś środki na targi sprzętu kolejowego TRACHO, to oczywiście odpowiemy. Ale teoretycznie też chyba…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, jeśli mogę zabrać państwu dosłownie pół minuty. Nie chodzi mi o dyskusję o tym, czy wydawać środki na ogłoszenia, nie o tym mowa. Pytałem w skrócie, jaka jest łączna pula wydatków na reklamę, promocję i usługi marketingowe Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2013 roku – to było pytanie pierwsze. Pytanie drugie – jaka jest łączna pula środków wydawanych przez Grupę PKP na marketing, reklamę i promocję? Dysponuję wyjściowym dokumentem, który określa maksymalny poziom wydatków brutto na 40 milionów złotych. Myślałem, że w ciągu 5 minut pan minister lub pana współpracownik, w kontakcie z prezesem zarządu Grupy PKP, jest w stanie te dane zweryfikować.

Trzecie pytanie – jaka jest łączna pula wydatków na promocję, marketing i reklamę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? Wskazywałem tylko na to, iż pozycja wydatków na ten cel jest jedyną, która gwałtownie wzrasta w ostatnich latach. Jak sobie przypominam, w 2007 roku wydatki Grupy PKP na marketing i reklamę wyniosły około 2 mln zł. Jeśli się mylę, to proszę mnie poprawić. Pytanie jest tylko o to, czy aktualne są dane wyjściowe, chyba ze stycznia tego roku. Czy są podpisane umowy? Nie będziemy dyskutować o tym, czy na targi TRACHO przeznaczy się milion złotych, bo każdy z nas w tej sprawie ma własny pogląd.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Ja własnego nie mam. Nie wiem, czy to dobrze czy źle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Moje pytania dotyczą jedynie podstawowych kwot w tych trzech pozycjach. Jeśli pan minister uwzględnił mój wniosek i nie był w stanie za chwilę zweryfikować danych i odpowiedzieć ustnie, proszę oczywiście o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, żeby nie przedłużać dyskusji, poproszę o odpowiedź na piśmie. Uzupełniając wniosek, poproszę także o analizę porównawczą, jak to było w latach ubiegłych. Jeśli taka informacja zostanie przekazana na moje ręce, to przekażę ją wszystkich posłom z Komisji Infrastruktury. Nie uważam, że jest się czego obawiać. Lepiej pokazać analizę wydatków w tych pozycjach i porównać z latami, które są już za nami, jak to było wtedy.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Od tego zacząłem wypowiedź. Nie chciałbym, aby zabrzmiało to jak zarzut, bo w tym nic nagannego nie ma. Oczywiście, wszystkie informacje prześlemy, przeprowadzimy także dokładną analizę wydatków w tych pozycjach. Myślę, że wszyscy będą usatysfakcjonowani.

Na końcu wreszcie pytanie będące raczej zarzutem niż pytaniem pana posła Rzońcy, że mieszkań brakuje, a rząd nic nie robi. Robi, robi, jeżeli nawet pan poseł nie interesował się bliżej tą tematyką, to chociażby w mediach była informacja o programie „Mieszkanie dla młodych", który jest poważnym krokiem pozwalającym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Umówmy się, wytrwajmy do końca. Mówi tylko jedna osoba. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Dzieje się, co się dzieje. Natomiast co do drogi S19, to oczywiście nie cały przebieg tej drogi jest w tej chwili przedmiotem…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, ułatwię panu, ja na przykład uważam, że gdybyście państwo wcześniej udostępnili wszystkim posłom dokument implementacyjny, nie mielibyśmy z tym problemu. Dokument implementacyjny pokazuje, w jakiej kolejności i w jaki sposób będzie się budować poszczególne drogi i nie chodzi tylko o drogę S19. Dokument ten, czyli tak zwany załącznik nr 5, został upubliczniony bez dokumentu implementacyjnego, stąd wynika dyskusja, jaka dzisiaj się toczy. Osobiście uważam, że należy jak najszybciej przyjąć dokument implementacyjny. Wtedy będzie jasne i każdy będzie wiedział, w jaki sposób drogi będą budowane, czy w tym względzie dotrzymujemy słowa czy nie dotrzymujemy.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Tak zrobimy, oczywiście. Wtedy wszystkie nieporozumienia się wyjaśnią. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos? Rozumiem, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Wszystkim bardzo dziękuję za ożywioną dyskusję. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie Komisji.